VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Infrastruktury (nr 111)**
- **Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 117)**

z dnia 7 lutego 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 111)

Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 117)

7 lutego 2013 r.

Komisja Infrastruktury oraz Komisja Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, obradujące wspólnie pod przewodnictwem posła **Waldego Dzikowskiego (PO)**, wiceprzewodniczącego Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, przeprowadziły:

– pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych (druk nr 1031);

– pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych (druk nr 1032);

– pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (druk nr 1033);

– pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami (druk nr 1035).

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Zdzisław Muras** dyrektor Departamentu Prawnego w Urzędzie Regulacji Energetyki, **Mirosław Stańczyk** zastępca dyrektora Departamentu Finansów Samorządu Terytorialnego Ministerstwa Finansów ze współpracownikiem, **Marta Horodecka** naczelnik w Głównej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad ze współpracownikiem, **Andrzej Szklarski** prezes Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, **Andrzej Łozowski** wójt gminy Łubowo, **Michał Podsada** burmistrz Pobiedzisk oraz **Zbigniew Zastrożny** dyrektor Wydziału Rozwoju Gminy Urzędu Miasta i Gminy Swarzędz.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Anna Jasińska**, **Dariusz Myrcha**, **Teodozja Nojszewska-Łasicka**, **Jolanta Misiak** i **Jakub Krowiranda** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Jarosław Lichocki**, **Marian Przerwa**, **Michał Baranowski** i **Radosław Radosławski** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Otwieram wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. Witam mojego, i naszego, przyjaciela – pana ministra Jarmuziewicza. Wierzę, że to posiedzenie znowu będzie wielką intelektualną przygodą z panem ministrem. Bardzo się cieszę.

Porządek obrad obejmuje pierwsze czytania projektów z druków nr 1031, 1032 i 1033. Czwarty punkt dotyczy druku nr 1035. Pierwsze trzy projekty są ze sobą merytorycznie powiązane i uzgodniliśmy w prezydium, że po pierwszym czytaniu, po dyskusji, zaproponujemy powołanie podkomisji, żebyśmy mogli tam rzetelnie nad tymi projektami

współpracować. Myślę, że jest na to zgoda obu Komisji. Temat jest dosyć ważki, został zaproponowany przez samorządy, których dotyczy ten problem.

Powołalibyśmy więc dwie podkomisje – bo to są dwie różne kwestie, te projekty z druków nr 1031, 1032, 1033 i z druku nr 1035. Nasza propozycja jest taka, by to były składy trzynastoosobowe. Jednak jedenastoosobowe? Dobrze. Po konsultacjach proponujemy utworzenie dwóch podkomisji, rzeczywiście, mniejszych, bo to jednak będą dwa zespoły niezależnie od siebie pracujące. W takim razie – jedenastoosobowe, w proporcjach: 5, 2, 1, 1, 1. Tak? Taka jest propozycja. Czy ktoś ma jakieś uwagi? Nie ma uwag. W takim razie, dziękuję. Taka jest wstępna propozycja, przedstawiam ją państwu sygnalnie. Po zamknięciu pierwszego czytania wrócimy do modelu podkomisji, dobrze? Pan poseł Dziuba prosił mnie, żeby… Ale w imieniu Klubu będzie występowała pani poseł Łybacka, tak?

Poseł Krystyna Łybacka (SLD) – spoza składu Komisji:

Pan poseł Dziuba jest dżentelmenem, czułby się fatalnie, gdyby mówił w pierwszej kolejności.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Rozumiem, że państwo to uzgodnili. W takim razie zapraszam pana posła Dziubę, przepraszam, panią poseł Łybacką.

Poseł Krystyna Łybacka (SLD) – spoza składu Komisji:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Proszę państwa, nowelizacja z druku nr 1031 jest bardzo krótka. Proponuje bowiem dodanie w ustawie o drogach publicznych w art. 10 po ust. 5 nowego ust. 5a, który to ustęp stanowi, że „odcinek drogi krajowej, zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi, z chwilą oddania nowego odcinka do użytkowania, zostaje pozbawiony dotychchczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi wojewódzkiej".

Otóż, zgodnie z obowiązującym stanem prawnym, w chwili oddania nowego odcinka drogi ekspertowej, tak np. jest w przypadku drogi ekspresowej S-5, dotychczasowa drogę przekazuje się na rzecz samorządów gminnych, w tym przypadku – na rzecz gmin Łubowo, Swarzędz i Pobiedziska. Przypomnę, że drogi gminne, to są drogi o parametrach techniczno-użytkowych, które odpowiadają klasie E – drogi lokalne, klasie D- drogi dojazdowe, albo wyjątkowo klasie Z – drogi zbiorcze. Są to więc drogi wymagające utrzymania parametrów techniczno-użytkowych na stosunkowo niskim standardzie, a w związku z tym, przy małych nakładach finansowych. Przekazanie dróg ekspresowych gminom… Panie przewodniczący, nie jestem w stanie referować w tych warunkach.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Proszę państwa, proszę państwa o spokój.

Poseł Krystyna Łybacka (SLD) – spoza składu Komisji:

Dziękuję. Przekazanie drogi ekspresowej gminom wedle dotychchczasowej ustawy, a więc dróg, które są klasy GP, czyli drogami głównymi ruchu przyspieszonego lub klasy G – drogami głównymi, obarcza te gminy zadaniami w znacznym stopniu przekraczającymi posiadany przez nie budżet, przeznaczony na dotychchczasową sieć dróg gminnych. Dodajmy, że pozbawione swojej kategorii drogi krajowe, spełniające rolę dróg alternatywnych dla ciągów dróg ekspresowych, są obciążone znacznym nasileniem ruchu, niewspółmiernie większym niż sieć dróg gminnych. W stosunku do byłych dróg krajowych wymogi użytkowników w zakresie letniego i zimowego utrzymania są znacznie wyższe niż wymagania w odniesieniu do dróg gminnych, które nie posiadają i nie przenoszą ruchu ponad lokalnego.

Dodatkowo trzeba zaznaczyć, że pozbawiony swej kategorii odcinek drogi krajowej może przynależeć – z uwagi na swój przebieg – do kilku zarządców. Tak jak już mówiłam, w tym przypadku – do trzech różnych gmin. Tym samym mogą wystąpić duże zróżnicowania, jeśli chodzi o poziom utrzymania tych dróg, co może mieć szczególne znaczenie w okresie zimowym. Ponadto, proszę zauważyć, że gminy wraz z przekazaniem im tych odcinków dróg krajowych, nie otrzymują dodatkowych środków. I to są powody, dla których wnoszę do Wysokiej Komisji w imieniu wnioskodawców, aby w przypadku, gdy droga krajowa staje się drogą alternatywną, była ona droga wojewódzka lub, tak jak chce Konwent Marszałków – drogą krajową. Równocześnie chcę upoważnić do wszel-

kich autopoprawek pana posła Kamińskiego, którego zgłaszam do składu zapowiadanej podkomisji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Dziękuję pani poseł. W takim razie mam propozycję, aby każdy z wnioskodawców omówił swój projekt oddzielnie i potem rozpoczniemy dyskusję ogólną nad tymi trzema projektami, tym bardziej, że chciałbym zakończyć obrady wnioskiem, aby te trzy projekty były wspólnie procedowane i by uzyskały wspólne sprawozdanie. O tym mówi art. 40 ust. 4 regulaminu Sejmu.

W tej chwili w imieniu wnioskodawców zabierze głos pan poseł Dziuba, proszę bardzo.

Poseł Tadeusz Dziuba (PiS) – spoza składu Komisji:

Będę bardzo wdzięczny jeśli państwo z uwagą wysłuchają krótkiego uzasadnienia naszej propozycji. Art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych mówi, że odcinek drogi… Przepraszam bardzo, panie przewodniczący, pan minister rozmawia, posłowie rozmawiają, nie ma sensu, żebym wygłaszał to uzasadnienie.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Proszę państwa, bardzo proszę o wzajemny szacunek. Myślę, że to nie górnolotnie, ale prawdziwie zabrzmiało. Bardzo proszę o spokój.

Poseł Tadeusz Dziuba (PiS) – spoza składu Komisji:

Tym przepisem ustanowiono, że odcinek nowo wybudowany staje się automatycznie drogą gminną. Do tej pory realne sytuacje dotyczyły przede wszystkim dróg krajowych, zatem, na mocy tego przepisu, w przypadku wybudowania drogi krajowej biegnącej nowym śladem, dotychczasowy odcinek drogi krajowej stawał się drogą gminną, a więc drogą o trzy kategorie niższą, tak jakby z definicji stawał się drogą komunikacyjną zbędną, a przynajmniej czwartego rzędu. Doprawdy trudno zgadnąć, na jakiej podstawie kilka lat temu projektodawca tego przepisu, a później ustawodawca, uznał słuszność takiego rozwiązania. Trudno zgadnąć, tym bardziej, że uzasadnienie do ówczesnej zmiany ustawy o drogach publicznych, wprowadzającej ten automatyzm zaszeregowania, kwestię tę przemilczało całkowicie. Jest zupełnie oczywiste, że w przypadku powstania odcinka drogi biegnącego nowym śladem, stany faktyczne mogą być bardzo różne i nie można automatycznie, z góry, przesądzać o funkcjonalności odcinka starego w tej nowej sytuacji. Przyjęcie więc koncepcji automatycznego uznania odcinka zastąpionego nowym za drogę czwartej kategorii nie może być rozsądne. Z góry można było przewidzieć, że wywoła to sytuacje konfliktowe i, jak wiemy, obecnie tak właśnie się dzieje.

Również z góry, i to z dużym prawdopodobieństwem, można było przewidzieć, że zastępowane odcinki dróg krajowych – bo o nie głównie na razie chodzi – będą ulegały stosunkowo szybkiej degradacji, bo samorządy gminne na ogół nie mają środków na utrzymanie ich w pierwotnym standardzie. Czy o to chodziło, by obniżać jakość dróg zastępowanych? Krótko mówiąc i pomijając bardziej rozbudowaną argumentację, automatyzm wprowadzony art. 10 ust. 5 nie był rozsądny. Stawiamy tezę – to bardzo ważne – że każdy automatyzm nowego zaszeregowania, np. automatyzm zaszeregowania jako drogi wojewódzkiej zastąpionego odcinka dotychczasowej drogi krajowej, łączy się z generowaniem wadliwych rozwiązań, bo z natury rzeczy taki automatyzm oderwany jest od realiów konkretnych przypadków.

Dlatego, naszym zdaniem, korzystniejsze jest przywrócenie pierwotnego stanu prawnego, a więc stanu bez przepisu art. 10 ust. 5, który wprowadzono przed kilkoma laty. Oznacza to, że po usunięciu ust. 5 w art. 10 w odniesieniu do odcinka drogi zastępowanego nowym odcinkiem, właściwy organ, czyli np. sejmik województwa, albo rada powiatu, albo rada gminy, powinien podjąć stosowną uchwałę w trybie, odpowiednio, art. 6 ust. 2, albo art. 6a ust 2, albo art. 7 ust. 2. Rzecz jasna, zarządca odcinka drogi zastępowanej, np. zarządca drogi krajowej, będzie musiał wynegocjować z przyszłym zarządcą tego odcinka, np. z zarządcą drogi wojewódzkiej, jego przyjęcie. Proponowane rozwiązanie jest elastyczne, ponieważ, po pierwsze, pozostawienie odcinka zastępowanego w dotychczasowej kategorii, czyli np. w kategorii drogi krajowej, jest możliwe. Wystarczy, że zarządca nie podejmie działań zmierzających do zmiany tej kategorii. Po drugie, moż-

liwe jest także nadanie mu każdej innej, niższej kategorii, stosownie do danej sytuacji i do możliwości wynegocjowania słusznego rozwiązania. Po trzecie, zmiany dokonywane są w procesie konsultacyjno-negocjacyjnym, dającym szansę uwzględnienia wszystkich realiów, specyficznych okoliczności danej sytuacji. Rekomendujemy więc to rozwiązanie jako najbardziej naturalne i zapewniające zrównoważoną ochronę różnych podmiotów zaangażowanych w proces zmiany zaszeregowania odcinków dróg nowo wybudowanymi odcinkami.

Kończąc, chcę stwierdzić, iż poza tekstem wszystkich trzech projektów, do przemyślenia jest jeszcze kwestia rozwiązania problemów tych gmin, które już z mocy nieszczęsnego art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych zostały zmuszone do przejęcia dróg krajowych, a które nie są zdolne utrzymać tych dróg w przyzwoitym standardzie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Dziękuję bardzo, panie pośle. W tej chwili poproszę panią poseł Bożenę Szydłowską o zaprezentowanie projektu z druku 1033. Proszę bardzo.

Poseł Bożena Szydłowska (PO) – spoza składu Komisji:

Zanim zaprezentuję projekt, chciałam podziękować rządowi za to, że drogi są budowane, że jeździmy po nich bezpiecznie, że tych dróg jest coraz więcej, ale, no właśnie, jest zawsze jakieś „ale”. W związku z tym….

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Gdyby nie budowali, nie byłoby tego problemu.

Poseł Bożena Szydłowska (PO) – spoza składu Komisji:

Gdyby nie było dróg, nie byłoby problemu, ale problem jest, bo, zgodnie z aktualnym stanem prawnym, art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych, o czym już moi przedmówcy wspominali – odcinek drogi zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi, z chwilą oddania go do użytkowania, zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii dróg gminnych.

Jak wskazała już praktyka, przekazanie samorządom gminnym dotychczasowych dróg krajowych rodzi sytuacje konfliktowe, bowiem samorządy gminne nie są w stanie ponosić odpowiedzialności finansowej, związanej z utrzymaniem odcinków dawnych dróg krajowych. Dlatego, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom najmniejszych jednostek samorządu terytorialnego, Klub Platforma Obywatelska w projekcie ustawy przewiduje obciążenie poszczególnych samorządów adekwatnie do kategorii drogi zastępowanej przez nowo wybudowaną drogę.

Proponujemy, by odcinek drogi krajowej, zastąpiony odcinkiem drogi nowo wybudowanym, został zaliczony do kategorii dróg wojewódzkich. W przypadku drogi wojewódzkiej, zastępowanej przez drogę nowo wybudowaną, zostaje ona zaliczona do kategorii dróg powiatowych. Drogi powiatowe zaś, zastępowane przez drogę nowo wybudową, zaliczone zostają do kategorii dróg gminnych. Zaletą takiego unormowania jest fakt, iż w większości przypadków dotychczasowe stare drogi krajowe spełniają standardy dróg wojewódzkich, stare wojewódzkie odpowiednio spełniają standardy dróg powiatowych, a powiatowe – odpowiednio dróg gminnych.

Bardzo się cieszę, że decyzją prezydium, jak wspomniał pan przewodniczący, te wszystkie trzy projekty będą dalej procedowane. Mam nadzieję, że wypracujemy takie rozwiązanie, które spełnia oczekiwania wszystkich, szczególnie tych najmniejszych jednostek samorządu terytorialnego, jakimi są gminy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Dziękuję pani poseł. Proszę państwa, zapytam o opinię i rząd Biuro Legislacyjne. Jak rozumiem, bez uwag na tym etapie, tak, panie ministrze? Potem rozpoczniemy krótką debatę. Te projekty są dosyć krótkie, ale wymagają dopracowania i debata będzie się toczyła przede wszystkim na posiedzeniach podkomisji. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, chyba pierwszy raz stykamy się z prawdziwym problemem wynikającym z tego, że naprawdę budujemy. Powstawanie nowych dróg rodzi problemy z zarządzeniem drogami, które się stają drogami alternatywnymi dla tych, powstających w nowym śladzie. Dlatego rzeczywiście trzeba podjąć decyzję. Na początku chcę podziękować panu przewodniczącemu za decyzję o skierowaniu wszystkich trzech projektów do podkomisji. Zostałem postawiony w dość trudnej sytuacji wydania propozycji stanowiska rządu do wszystkich trzech projektów indywidualnie. I muszę, niestety, wydać opinię negatywną do każdego z nich, żywiąc nadzieję, że skompilowane trzy projekty dadzą efekt. Dlatego dziękowałem za możliwość pracy nad wszystkim trzema projektami w podkomisji, bo to stwarza możliwość wypracowania jednego wspólnego projektu, nad którym da się procedować, jako nad ujednoliconym stanowiskiem, za którym podniesie rękę większość, bo nie łudzę się, że jednogłośnie się go zaakceptuje w sytuacji, w której mówimy, komu zabrać, a komu dać – a, niestety, w takim obszarze spraw się poruszamy. Bez skutków finansowych tego projektu omawiać nie sposób. Chyba tylko podkomisja, którą państwo zaproponowali, będzie w stanie uzgodnić rozwiązanie, które będzie akceptowalne w odróżnieniu od tych trzech, funkcjonujących indywidualnie, trudnych do przyjęcia.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Biuro Legislacyjne – bez uwag. Czy ktoś z państwa na tym etapie chciałby zabrać głos? Otwieram dyskusję. Pani poseł Rozpondek, proszę bardzo. Jeszcze pan poseł Dolata. Jest jeszcze ktoś chętny? Jeżeli nie ma, to są dwie osoby zgłoszone do zabrania głosu. Zamykam listę mówców.

Poseł Halina Rozpondek (PO):

Mam prośbę do mającej niebawem powstać podkomisji…

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Jak powiedziałem, zamykam listę mówców. Proszę państwa o zaprzestanie prowadzenia rozmów.

Poseł Halina Rozpondek (PO):

Mam prośbę o zasięgnięcie opinii wszystkich samorządów, takiej naprawdę rzetelnej opinii, bo sprawa nie dotyczy tylko zarządzania drogami, ale przede wszystkim obciąża samorządy, zmienia obciążenie finansowe tych jednostek. Do naszej komisji już wpłynął protest Związku Powiatów Polskich w sprawie obciążenia ich zarządzaniem drogami. Bardzo bym prosiła, aby posiłkować się opiniami organizacji samorządowych.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Dolata, proszę.

Poseł Zbigniew Dolata (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, korzystając z obecności pana ministra, chciałbym zapytać o rzecz istotną dla gmin położonych w pasie drogowym starej „piątki", ponieważ oddział poznański Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad upiera się, że z dniem 1 stycznia 2013 r. ta droga stała się drogą gminną. A przecież ustawa o drogach publicznych jasno definiuje, czym jest droga. Jest to budowla wraz z urządzeniami inżynierskimi, itd., itd. Ta S-5 nie została oddana zgodnie z art. 10 ust. 3. Aby można było zmienić kategorię drogi, zaliczenie do nowej kategorii nie może być dokonane później niż do końca III kwartału danego roku. Do końca III kwartału roku 2012 droga S-5 nie była oddana, była tylko zapewniona tzw. przejezdność tej drogi, więc, czytając ze zrozumieniem i stosując zwykłe zasady logiki, trzeba uznać, że ustawa o drogach publicznych nie pozwala na to, żeby GDDKiA zrzucała na gminy obowiązek np. utrzymania zimowego tej starej „piątki". Chciałbym poznać opinię pana ministra na ten temat, czy GDDKiA tutaj postępuje w sposób, który ministerstwo akceptuje, albo wręcz wspiera, czy też interpretacja będzie oparta na zasadach logiki?

I jeszcze jedna kwestia. To już pewnie będzie zadanie podkomisji, która najprawdopodobniej powstanie, mianowicie chodzi mi konieczność uwzględnienia w trakcie prac problemów tych gmin, które już przejęły odcinki drogi. To jest np. problem wielu gmin leżących przy drodze S-3. To też powinno zostać załatwione, żeby nie okazało się, że będą gminy – ofiary tego błędu legislacyjnego, który został popełniony kilka lat temu. Bardzo proszę pana ministra o udzielenie odpowiedzi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Dziękuję bardzo. I ostatni już głos. Prosił o niego jeden z przedstawicieli samorządów, którzy przyjechali do nas – pan wójt Łozowski. Skoro państwo pofatygowali się do nas, jadąc tyle kilometrów, proszę o przedstawienie stanowiska. Proszę o zwięzłą wypowiedź na omawiany temat. Chciałem jeszcze poinformować, że ponieważ dziś jest akurat „tłusty czwartek”, to państwo, reprezentujący samorząd, którzy są spod Poznania, chcąc zadać kłam temu, że opinie krążące o poznaniakach, o ich oszczędności, są prawdziwe, zapraszają nas do Domu Poselskiego na pączki. I to był ten moment naszego posiedzenia sympatyczny, a teraz proszę pana wójta o zabranie głosu.

Wójt gminy Łubowo Andrzej Łozowski:

Proszę państwa, nazywam się Andrzej Łozowski, jestem wójtem gminy Łubowo od roku 1990. Przypadek, który nas spotkał, jest naprawdę szczególny i obawiam się, że ten problem będzie narastał w związku z budową nowych dróg. Mamy budżet wynoszący 18,5 mln zł. To pierwsza kwestia – finansowa. A druga sprawa jest taka, że droga łącząca Gniezno z Poznaniem – stara „piątka”, przyjmowała ruch wynoszący 18 tys. pojazdów na dobę. Teraz pomiary prowadzone przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad wykazały, że jest to 12 tysięcy pojazdów. Tą drogą przemieszczają się mieszkańcy Gniezna, Żnina i pozostałych gmin z Kujawsko-Pomorskiego do pracy w Poznaniu. Trzy gminy, w tym nasza, uprawiają swego rodzaju partyzantkę: jedna gmina sprząta drogę, druga nie, powoduje to zagrożenie dla życia i zdrowia podróżujących. Powiem krótko – jeśli nie załatwimy tej kwestii u państwa, to prędzej czy później o tę sprawę upomną się mieszkańcy podróżujący po tej trasie. Prosiłbym państwa posłów, aby w taką pogodę, jak dziś, pojechać i zobaczyć, jak wygląda ta droga. Gminy nie stać na to, by utrzymać tę drogę, jak drogę krajową, a ona w dalszym ciągu spełnia rolę drogi krajowej. Nie mamy takiego zabezpieczenia logistycznego ani środków finansowych, żeby utrzymać tę drogę w standardzie takim, aby ludzie dojeżdżający do pracy mogli ją bezpiecznie użytkować, pojechać nią do pracy i z pracy także bezpiecznie wrócić. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Pan burmistrz? Ale to już naprawdę ostatni głos.

Burmistrz Pobiedzisk Michał Podsada:

Michał Podsada, burmistrz Pobiedzisk. Chciałbym zwrócić się z prośbą do państwa posłów, żeby ten problem rozwiązać, bo dziś zaistniał taki paradoks, że skrzyżowania w obrębie drogi byłej krajowej, a obecnie gminnej, należą do obsługi kategorii wyższej, czyli do powiatu bądź do województwa. Drugi paradoks polega na tym, że my, na drodze gminnej, musimy wydawać każdemu zgodę na wjazd i wyjazd z jego działki. Pogorszy to zdecydowanie bezpieczeństwo podróżnych. Przecież nam wszystkim zależy na tym, by jak najmniej było wypadków, żeby jak najbezpieczniej ludzie mogli jeździć.

Sugerowałbym jeszcze jedno rozwiązanie. Można tego wysłuchać, można osądzić, że to jest niedobry pomysł. Proponuję, by uznać, że jeśli zastępowany odcinek drogi dotyczy jednej gminy, to z mocy ustawy powinien przechodzić on do kategorii drogi gminnej. Jeśli dotyczy jednej lub więcej gmin, to powinien przechodzić do kategorii drogi powiatowej, a jeśli odcinek ten dotyczy dwóch lub więcej powiatów – powinien przechodzić do kategorii drogi wojewódzkiej. Można pewne rzeczy rozwiązać prosto i faktycznie bezkosztowo, bo obciążanie gmin wszystkim, co popadnie, jest bez sensu. Stara droga, ta, która była do niedawna drogą nr 5, faktycznie była drogą piątej „ważności” w skali kraju. Ma to znaczenie o tyle, że jeśli chodzi o dojazd do Poznania od północnej strony – a Poznań jest aglomeracją prawie milionową – to kierowcy i tak znają skróty i jeżdżą tymi drogami. Niewiele więc, albo prawie nic, nie zmieniło się po wybudowaniu drogi

S-5. Ona przenosi ruch na poziomie 15% -20% natężenia ruchu, który był na starej drodze. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Dziękuję. Chciałem poinformować pana wójta i pana burmistrza, że zapraszam na posiedzenia podkomisji, bo tam będzie się toczyła faktyczna praca. To jest nasz wspólny interes, by rozwiązać ten problem. W związku z tym, zapraszam do pracy w podkomisji, gdzie będą się kształtować rozwiązania, na które wszyscy czekamy.

Proszę państwa, zamykam wobec tego pierwsze czytanie. Nie zgłoszono wniosku o przeprowadzenie wysłuchania publicznego. Nasza propozycja była taka, aby powołać podkomisję jedenastoosobową, czyli pięciu członków miałby Klub Platforma Obywatelska, dwóch członków – Klub Prawo i Sprawiedliwość i po jednym członku miałby każdy z pozostałych Klubów.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Proponujemy, by było trzech członków podkomisji z Klubu Prawo i Sprawiedliwość.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Dobrze, mamy propozycję, żeby Klub Prawo i Sprawiedliwość miał trzech członków podkomisji. Przeprowadzimy, więc głosowanie.

Kto z państwa posłów jest za tym, żeby podział był taki: 5, 3, 1, 1, 1? (25). Kto jest przeciwny temu wnioskowi? (12). Kto się wstrzymał? (0). Dziękuję, w takim razie propozycja jest: 5, 3, 1, 1, 1 dla pozostałych klubów.

Pan przewodniczący Żmijan ma przygotowane propozycje kandydatur. Pani poseł nie może być w podkomisji, bo ona się będzie składa z członków tych dwóch Komisji, a pani poseł jest członkiem Komisji Finansów Publicznych. Może pani uczestniczyć w obradach; zapraszamy do debaty, jako osobę pomocną w merytorycznej dyskusji. Proszę, panie przewodniczący, o odczytanie nazwisk.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Poszczególne Kluby rekomendują następujące osoby: Prawo i Sprawiedliwość – panów posłów: Bogdana Rzońcę, Witolda Czarneckiego, Marcina Witko. Klub Sojusz Lewicy Demokratycznej – pana posła Tomasza Kamińskiego. Klub Solidarna Polska – pana posła Jarosława Żaczka, Klub Ruch Palikota – pana posła Michała Pacholskiego i Klub Polskie Stronnictwo Ludowe – pana posła Andrzeja Sztorca. Klub Platforma Obywatelska – panów posłów: Marka Łapińskiego, Waldego Dzikowskiego, Stanisława Huskowskiego, Arkadiusza Litwińskiego i Adam Żylińskiego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Dobrze. Proszę państwa, po zakończeniu posiedzenia Komisji proszę członków tej podkomisji o ukonstytuowanie się i zapraszam tutaj, do stołu. Jeszcze raz powtarzam, że będziemy pracować w podkomisji na trzema projektami. Regulamin Sejmu, art. 40 ust. 4, mówi o tym, że to nas uprawnia do tego, aby przedłożyć obradującym wspólnie Komisjom jedno sprawozdanie z tych trzech projektów. Czy jest sprzeciw? Nie ma; uznaję zatem, że nasza propozycja została przyjęta. Dziękuję bardzo.

To nie koniec obrad, bo mamy jeszcze w porządku obrad przeprowadzenie pierwszego czytania poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami – druk 1035. Uzasadnia pan poseł Brejza. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Krzysztof Brejza (PO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie posłanki, panowie posłowie, projekt ustawy, w największym skrócie, rozszerza krąg miast, w których możliwe jest zdawanie egzaminów na prawo jazdy, na wszystkie miasta prezydenckie, a nie tylko na te, które są na prawach powiatu. Z czego wynika problem? Wynika on z tego, że w1998 r., gdy tworzono powiaty, część miast w grupie od 40 tys. do 80 tys. mieszkańców otrzymała status miast na prawach powiatu, a część miast z tej grupy została tego statusu pozbawiona. I jest taka sytuacja, że mamy dość duże miasta, pełniące funkcję subregionalną, w których egzaminu na prawo jazdy nie można zdawać. To są takie miasta, jak Inowrocław, Lubin, Ostrowiec Świętokrzyski, Ostrów Wielkopolski, Stargard Szczeciński, Gnie-

zno. Pabianice, Głogów, Kędzierzyn Koźle, Bełchatów, Mielec, Tczew, Świdnica, Zgierz, Ełk, Pruszków, Racibórz, Zawiercie, Starachowice, Wodzisław Śląski, Puławy, Starogard Gdański, Kutno, Zduńska Wola. To jest ograniczony krąg miast. Są natomiast miasta, często od nich dwukrotnie mniejsze, np. Krosno, Skierniewice, Tarnobrzeg, w których WORD-y funkcjonują.

Czego dotyczy nasza propozycja? Dotyczy ona tego, by dać marszałkom województwa kompetencje do utworzenia punktu lub filii WORD, jeżeli, oczywiście, marszałek uzna to za stosowne, właśnie w mieście pozbawionym praw powiatu. A więc, nie obligujemy marszałków do tworzenia pełnych WORD-ów ani punktów, jeśli marszałek uzna, że nie ma takiego zapotrzebowania. Konsekwencją tej ustawy jest założenie, że egzaminy, nawet jeśli zostanie jakikolwiek punkt powołany, nie będą odbywać się w miastach mniejszych niż obecnie jest to możliwe. Oznacza to, że ta ustawa nie wprowadza możliwości zdawania egzaminów w mieście mniejszym niż obecnie jest to dopuszczalne. Ograniczamy taki punkt do dwóch kategorii: do kategorii A i B. Aby ograniczyć koszty ewentualnie utworzonego punktu, rezygnujemy z kategorii C. Dajemy kompetencje marszałkom i samorządom. Dodam tylko, że w wielu z tych miast – taka sytuacja miała miejsce np. w Głogowie, Inowrocławiu, Ełku – jeszcze w latach 90. możliwe było zdawanie egzaminów na prawo jazdy.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Proszę państwa, bardzo proszę o ciszę. Kto się nudzi, ma prawo wyjść. Zapraszam, będzie szło nam szybciej i sprawniej. Jeśli potrzebujecie państwo porozmawiać, zapraszam na korytarz.

Poseł Krzysztof Brejza (PO) – spoza składu Komisji:

Konkluzja: szanowni państwo, dajemy kompetencję marszałkom do tworzenia punktów lub filii WORD. Część dyrektorów WORD-ów i część marszałków zgłaszała takie zapotrzebowanie. Naszym zdaniem, jeśli jest chociaż jedno miejsce w Polsce, w którym szef WORD czy marszałek chciałby powołać taki punkt, to należy taką kompetencję marszałkom w drodze ustawy dać, tak, żeby usługę publiczną, dostęp do uzyskania bardzo ważnego dokumentu, jakim jest prawo jazdy – chociażby biorąc pod uwagę walkę z bezrobociem – przybliżyć mieszkańcom. Oczywiście, nie w miastach mniejszych niż jest to obecnie dopuszczalne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Panie ministrze, proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Dziękuję bardzo. W nawiązaniu do wypowiedzi posła sprawozdawcy chciałbym bardzo podziękować WORD-om za zrozumienie dla inicjatywy, za jej poparcie. Oczywistą jest zasada, by państwo było bliżej obywatela i by te podstawowe czynności, jakie na co dzień WORD-y realizują, mogły się odbywać bliżej niego. Dziękuję, że WORD-y to zrozumiały i dzisiaj mamy taką sytuację, że ci, którzy wcześniej byli głównymi przeciwnikami tego rozwiązania, teraz uznali, że tak powinno być. Myślę, że to czyni projekt znacznie bardziej łatwym do procedowania.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Dziękuję, panie ministrze; zawsze wierzyłem w pański dar przekonywania i nie pomyliłem się także tym razem. Otwieram dyskusję. Pan poseł Polaczek, bardzo proszę. Kto jeszcze, prócz pana posła Polaczka, chciałby zabrać głos na tym etapie pracy? Nie ma chętnych, zatem zamykam listę mówców.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, myślę, że jeśli chodzi o ustawę o kierujących pojazdami, która, przypomnę, miała najpierw roczne *vacatio legis*, później, w ostatniej chwili, z państwa inicjatywy poselskiej jeszcze przedłużone, to problem jest zupełnie innej natury. W grudniu mieliście państwo szansę, by ewentualnie wprowadzić tego typu zmianę w kolejnej nowelizacji poselskiej, w której również rząd przystał na wydłużenie o cztery lata wielu innych kluczowych procedur i przepisów, związanych

integralnie z wprowadzonym nowym modelem. Przypominam, że to jest projekt rządowy, który był już dwukrotnie nowelizowany inicjatywami poselskimi. Efekt jest taki, że średnio w WORD-ach „zdawalność" wynosi od 5% do 12% lub13%, Tak że istota problemu nie tkwi dzisiaj w dopisaniu iluś tam miast, bo można nad tym dyskutować. Problem związany jest z zasadniczym pytaniem – co się dzieje po dwóch latach od wdrożenia, mówię to w cudzysłowie, tego rządowego aktu prawnego? I co z oddziaływaniem tego aktu prawnego na życie społeczne i gospodarcze, skoro jest tak niska zdawalność? Bo ja bym panu ministrowi zadał pytanie, jaki jest dzisiaj status tych zestawów pytań, które zostały przygotowane przez, no właśnie – przez kogo? I przez kogo zostały zaopiniowane i zatwierdzone? W mojej ocenie, ten zestaw pytań, dzisiaj obowiązujący, związany z dwoma podmiotami, które przygotowały go i zaaplikowały w WORD-ach , gdzie mamy, można powiedzieć, dwa programy i różnego rodzaju doświadczenia, jeżeli chodzi o przepływ i migrację tych danych – to on, ten zestaw, jest podstawowym dzisiaj elementem formalnym i merytorycznym do rozważenia. Jaki jest dziś status tych zestawów pytań, kto te pytania recenzował, kto je opiniował i kto je zatwierdzał? Sądzę bowiem, że tutaj tworzy się podstawowe pole do dyskusji merytorycznej. Natomiast składanie tego typu wniosków parlamentarnych w dwa czy trzy tygodnie po wejściu w życie ustawy, która miała dwuletnie *vacatio legis*, jest kolejnym dowodem na – przepraszam – kompromitację w wymiarze społecznym i gospodarczym wdrażania tej ustawy w życie społeczne. Składam wniosek o odrzucenie tego projektu w pierwszym czytaniu.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Dobrze, bardzo dziękuję. Wniosek formalny jest złożony. W takim razie zamykam pierwsze czytanie, nie ma dalszych chętnych do zabrania głosu. Nie zgłoszono także wniosku o przeprowadzenie wysłuchania publicznego. Padł wniosek o odrzucenie projektu w pierwszym czytaniu. Będziemy głosować nad tym wnioskiem.

Kto z państwa jest za przyjęciem tego wniosku? (14). Kto jest przeciwny? (20). Kto się wstrzymał? (2). Wniosek nie został przyjęty przez wspólnie obradujące Komisje.

Proszę państwa, proponujemy powołanie podkomisji w podobnych proporcjach, jak zrobiliśmy to poprzednio. Proszę pana przewodniczącego Żmijana o odczytanie propozycji składu tej podkomisji.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Poszczególne Kluby rekomendowały następujących posłów do podkomisji nadzwyczajnej: Klub Polskie Stronnictwo Ludowe – pana posła Józefa Rackiego, Klub Ruch Palikota – pana posła Henryka Kmiecika, Klub Solidarna Polska – pana posła Jarosława Żaczka, Klub Sojusz Lewicy Demokratycznej – pana posła Jacka Czerniaka, Klub Prawo i Sprawiedliwość – posłów: Jerzego Szmita, Jacka Sasina i panią poseł Annę Paluch, a Klub Platforma Obywatelska – panie posłanki: Monikę Wielichowską, Małgorzatę Pępek, Dorotę Rutkowską oraz panów posłów: Andrzeja Kanię, Radosława Witkowskiego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Waldy Dzikowski (PO):

Dziękuję. Czy są jakieś inne propozycje? Nie ma. W takim razie uznaję, że przyjęliśmy taki skład osobowy utworzonej podkomisji. Tak że państwa zapraszam po posiedzeniu w sprawie ukonstytuowania się. Proszę o pozostanie wszystkich członków obu podkomisji, zapraszam do stołu prezydialnego.

Zamykam wspólne posiedzenie Komisji. Dziękuję bardzo panu ministrowi.